SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 9 minutos.)

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

-"Carpeta N.º 862/2012. Mensaje del Poder Ejecutivo por el que se establece un régimen general a las actividades postales. (Distribuido N.º 1375/2012)

La señora Patricia Varela, en nombre de la Cementera Cielo Azul, solicita audiencia a fin de presentar el proyecto de la cementera Cielo Azul que tiene planeado instalarse en el departamento de Treinta y Tres y está siendo liderado por el ingeniero Adrián Klemenco.

La Asociación de Funcionarios Postales del Uruguay remite nota solicitando audiencia para intercambiar opiniones respecto al proyecto de ley por el que se establece un régimen general a las actividades postales".

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica)

(Ingresa a sala la delegación de la Federación de Ancap.)

La Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios tiene mucho gusto en recibir a los representantes de la Federación de Ancap, quienes han solicitado audiencia a los efectos de analizar la situación de la asociación comercial del Ente para la expedición de combustibles en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

SEÑOR BELLO.- Es una alegría para nosotros estar aquí y una oportunidad única, como sindicato, para hacer un planteo del movimiento sindical y, en particular, de la Federación de Ancap. Tenemos una gran valoración de este ámbito -hoy lo mencionábamos en la Cámara de Representantes- porque crecimos en una cultura que solo veía al Parlamento como una caja de resonancia de las reivindicaciones de los trabajadores. Hemos visualizado y vivido la experiencia de la resolución de problemas -esta es una oportunidad para dialogar y resolver- que tenemos los trabajadores, que van mucho más allá de la concepción originaria que llevamos adelante.

En nombre de nuestra Federación, queremos expresar que este planteo ha sido objeto de una profunda discusión en Ancap, que tiene una resolución unánime y que las distintas visiones que se expresan en el movimiento sindical y en nuestro gremio en particular, concuerdan en lo que estamos manifestando aquí. Hemos realizado una presentación que detalla, en parte, todos esos asuntos, de la que en este momento entregamos copias para que obren en poder de los señores Senadores.

En este momento, Ancap está desarrollando un proceso de asociación con el Consorcio Puertas del Sur y con Petrobrás para formar una empresa logística de distribución de combustible en el área del Aeropuerto Internacional de Carrasco. La empresa se llama Talobrás y está constituida en un cien por ciento por una firma que se llama Golden Sails.

En el año 2006, a partir de la Presidencia del ingeniero Daniel Martínez, tomamos conocimiento de que existía ese proceso y que había llegado una propuesta de Puertas del Sur de asociación con Ancap para la distribución de combustibles. Es más, con el tiempo supimos que ese proceso de asociación se había iniciado en el 2004. Hay allí una referencia a un expediente que está

en la penúltima página, después de la presentación, en el que se analiza una serie de alternativas para la distribución de combustibles en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y que recomienda no continuar con la cesión del usufructo que se había dado a las compañías Esso y Shell. En ese Expediente N.º 231/876 se establece, entre VISTOS y CONSIDERANDOS, una serie de recomendaciones y, en definitiva, plantea tomar conocimiento y aprobarlo informado por la Gerencia General de la División Comercialización, Combustibles y Lubricantes. En segundo lugar, se propone no propiciar contratos con Shell y Esso. En tercer término, promueve aprobar la operación directa, por parte de Ancap, de la planta aeroportuaria del Aeropuerto Internacional de Carrasco y el servicio de suministro en ala -es decir en vuelo, a bordo- en forma transitoria, hasta tanto se resuelva la estrategia definitiva del plan de negocios de aerocombustibles.

También se establece encomendar a la Gerencia General la conformación de un equipo encargado de implementar lo aprobado en el numeral 3) de la presente resolución. Esto se realiza sobre la base de que hubo una propuesta de Puertas del Sur que requiere un análisis pormenorizado y se encuentra en desarrollo. Visualizamos esta resolución a partir de un *mail* interno de 2004. Con esto queremos decir que ya había una decisión en la línea de llevar adelante este proceso de asociación desde el año 2004, cuando acabábamos de votar en un plebiscito democrático contra las asociaciones y, en particular, contra la ley que habilitaba la asociación de Ancap, que era una norma global en esa materia. Esa línea del cuerpo gerencial y, en particular, de la Gerencia Comercial y luego de Logística impulsó, durante todo ese proceso, una asociación con el Consorcio Puertas del Sur en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. En 2006 nos recibió el ingeniero Daniel Martínez, que era Presidente de Ancap, y le pedimos que postergara la resolución porque rechazábamos esa asociación. Tuvimos un diálogo en el que nos dijo que iba a intentar hacerse cargo de la situación a fin de mantener la planta de Ancap en manos del Ente, aunque fuera necesario concretar acuerdos comerciales para llegar al avión con el combustible. Pasaron algunos años y en el 2011 resurgió el tema en la Gerencia, con un memorando de entendimiento entre Puertas del Sur, Petrobrás y Ancap, visualizando ya la conformación de la sociedad denominada Talobrás.

Mientras sucedía todo eso estábamos en el medio de un conflicto o, mejor dicho, tratando de resolver algunos temas internos problemáticos de Ancap, por lo que nos encontrábamos en negociaciones con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. En esa oportunidad se firmó un acta -que figura al final de la presentación que dejaremos a los señores Senadores- en la que se establece, como tema central y primer punto, el rechazo de los trabajadores a la asociación de la planta de Carrasco y otras reivindicaciones. En función de la necesidad de resolver los problemas, se separó su tratamiento: los temas reivindicativos formaron parte de la negociación colectiva y el relativo a Carrasco pasó a analizarse en un ámbito más restringido, con el Directorio y no con el cuerpo gerencial. Cabe señalar que mantuvimos una sola reunión con los Directores, en la que expusimos nuestro planteo y ellos, a su vez, nos dijeron que tenían que concretar esa sociedad porque, de lo contrario, quedarían fuera del negocio. También nos dijeron que hiciéramos una propuesta alternativa y que volveríamos a hablar del tema.

Aclaro que esto tuvo lugar en diciembre del año pasado y luego del receso veraniego, en marzo, nos llegó la noticia de que se había firmado ya un acuerdo a partir del Memorándum de Entendimiento. Nosotros reaccionamos espontáneamente con un paro en rechazo, como dije, de ese acuerdo que se había firmado. Fuimos a hablar al respecto con el Directorio y constatamos que los cinco Directores aprobaban el Memorándum de Entendimiento -al menos, eso nos expresaron- por lo que nuestra idea, a partir de allí, fue generar una gran discusión al respecto en el seno de la sociedad -primero dentro de nuestra Central, con los sindicatos hermanos y las organizaciones sociales- y luego en el Parlamento, porque entendemos que esta asociación no solamente es innecesaria para Ancap sino que también contraviene el espíritu del Legislador cuando otorga en concesión el Aeropuerto Internacional de Carrasco; además, consideramos que no es un buen negocio.

En base a todo eso queremos decir quiénes son los integrantes de esta sociedad.

Por un lado, en el año 2009, en principio, visualizamos que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica del Ministerio de Defensa Nacional, en la Resolución Nº 56.872, de 30 de julio de 2009, plantea que Ancap ocupa una fracción de terreno propiedad de esa Cartera y que, asimismo, el Ente Autónomo había aprobado una asociación en materia de aerocombustibles de la planta Carrasco con Puertas del Sol -reitero que estamos hablando del año 2009- con el objetivo de

mejorar los niveles de servicio, seguridad operacional y cuidados del ambiente. Por ello se consideraba pertinente analizar la cesión de derechos sobre los terrenos que Ancap ocupa y que son propiedad del Ministerio de Defensa Nacional.

Continuando con el análisis, vamos a hacer referencia a algo que planteaba el Legislador de la época. En el artículo 21 de la Ley Nº 17.555, sancionada en el Gobierno del doctor Jorge Batlle -que plantea la concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco y la reactivación económica- se establece con claridad lo siguiente: "Quedan expresamente excluidos de esta autorización los servicios de tierra que se presten a las aeronaves y todos los servicios de seguridad, en especial aquellos relativos a los controles aéreos, de aduana, migración, meteorología, bomberos, sanitarios y de policía en la actividad aeroportuaria"

Luego, en el año 2002, el Gobierno emite el Decreto Nº 376, que incluye un plan integral de gestión -un Plan Maestro- con un detalle impresionante de todos los aspectos constructivos y de la gestión del Aeropuerto, así como también una serie de anexos. Concretamente, en el Anexo A "Generalidades" se establece que "El suministro de combustible a las aeronaves se realiza a través de camiones cisterna de 10.000 y 30.000 litros que se abastecen de la planta de combustible con acceso por la Ruta 101. El abastecimiento de combustible a las aeronaves se realiza por camiones que circulan a través de las instalaciones militares de la Base de la Fuerza Aérea".

Después se hace mención a lo establecido en el apartado "Condiciones particulares", relativo a la planta de combustibles de aviación: "El contratista será responsable de construir y mantener la infraestructura para unir la actual planta de combustible con las instalaciones que el Plan Maestro requiera. Los servicios de depósitos y suministro de combustible no forman parte de este Contrato de Gestión, la relación comercial será entre los prestatarios del servicio y el contratista del aeropuerto."

Cuando nos dicen que el Grupo Eurnekian -Puertas del Sur- puede dejar afuera a Ancap del negocio del combustible, pensamos en que esto contraviene la voluntad del Legislador porque se trata de un servicio de libre competencia, al igual que la distribución. De ninguna manera Ancap tiene que disolverse o ceder su sello a esta asociación.

Respecto a los detalles en obras nuevas, el Anexo A establece todos los requisitos y las obras necesarias.

El ítem 4.4.2. se refiere a las responsabilidades del Contratista y define con claridad cada una de las tareas que tiene que realizar como, por ejemplo, el espesor de los cables, todo lo que tiene que ver con la seguridad, las normas internacionales, el sistema de Ayudas Visuales, las instalaciones eléctricas, el espesor de los vidrios, el parquímetro, etcétera. En fin, define todo, pero nunca que el consorcio va a pasar a trabajar en la órbita de la distribución de combustible.

Cuando se construye el aeropuerto se colocan las cañerías de hidrantes. Aquí surge una de las grandes diferencias que tenemos. Hay quienes dicen que como las cañerías que están instaladas para abastecer de combustible a los aviones por medio de hidrantes fueron colocadas por el consorcio Puertas del Sur, le genera derecho sobre la distribución de combustible. Pensamos que esa es una afirmación errónea y equivocada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Permítame una interrupción. ¿Quién es Puertas del Sur?

SEÑOR BELLO.- Es el concesionario del Aeropuerto Internacional de Carrasco, el Grupo Eurnekian.

Esa es una interpretación. Nosotros entendemos que es alguien a quien se le solicitó que colocara una cañería debajo del aeropuerto -por lo menos en una parte- pero después no puede apropiarse. Esto es igual a cuando se construye una calle o se hace una obra y se le pide al que construye y al que va a administrar que coloque esto o aquello en ese lugar para después pasar un cable, la fibra óptica, etcétera.

La situación se agrava porque en el Memorándum de Entendimiento se establece que se crea una sociedad monopólica para la distribución del combustible. Se define que Ancap es una empresa estatal que ejerce sus actividades en todos los sectores de la industria de hidrocarburos, líquidos y gaseosos derivados, Petrobrás es una sociedad anónima cuyo objetivo consiste en el abastecimiento de lubricantes y combustibles, Talobrás tendrá la exclusividad en la explotación del servicio *into plane* a través del sistema de hidrantes, de camiones *refueler* o de cualquier otro mecanismo posible en Aeropuerto Internacional de Carrasco, a través de un contrato de concesión a suscribir con Puertas del Sur.

Golden Sails es una sociedad accionista de Talobrás S.A. y propietaria del 100% de las acciones. Puertas del Sur es la empresa adjudicataria para la construcción, mantenimiento y explotación del aeropuerto según contrato del 6 de febrero de 2003. El objeto de esa asociación es prestar servicio *into plane* de combustibles de aviación Jet A-1 y AVGAS a través de la operación y el mantenimiento de plantas de almacenaje y despacho, sistema de ductos y equipos móviles tales como camiones de *refueler* camionetas y dispensadores en pista.

La red está tendida en una parte del aeropuerto, casi en la mitad de lo que podríamos decir que es el territorio, la otra parte no tiene red y se va a abastecer con camiones como hasta ahora.

Después se define que Golden Sails, Petrobrás y Ancap participarán en partes iguales en el capital de una empresa llamada Talobrás -que es lo que se constituye- estableciendo una serie de condiciones de compraventa de acciones.

En cuanto a los negocios a desarrollar, se deja expresamente establecido que queda fuera del proyecto la comercialización de combustibles. O sea que es una asociación logística, no para vender combustible. A su vez, cada distribuidora que continúe operando en el negocio de suministro de combustible a aeronaves acordará con sus respectivos clientes los términos de la comercialización en cada caso.

Hemos realizado esta lectura debido a que nos costó mucho entender este proceso y poder explicarlo se vuelve difícil, ya que -para decirlo con claridad- hay cosas que nos resultan incomprensibles.

En principio, hay que destacar que Puertas del Sur, Talobrás y Golden Sails son la misma empresa. Hay un señor que es el representante de las tres empresas y cuando se hace la referencia para saber dónde establece el domicilio y la comunicación, resulta que es el mismo señor el que figura en todas ellas; es el señor Eduardo Acosta y su dirección de correo electrónico aparece como eduardoacosta@aeropuertointernacionaldecarrasco.com.uy.

Cuando empiece a funcionar esta sociedad, ¿cómo se va a capitalizar? En principio, cada uno de los socios va a aportar lo siguiente. Petrobrás aporta la planta que tiene instalada allí, que está envejecida y fuera de las exigencias técnicas de la época, y los camiones que datan de los años setenta; Ancap construiría una nueva planta -de la que sería su propietaria- con un costo que gira en el entorno de los US$ 2:800.000 o US$ 3:000.000, pero además asumiría los seguros y todo lo necesario para hacerla funcionar; y Puertas del Sur -Grupo Eurnekian- aportaría la red de cañerías que están allí instaladas. Por el alquiler de sus bienes cada uno recibiría determinada cifra: Ancap percibiría US$ 134.000 por año; Petrobrás, US$ 129.000 anuales y Puertas del Sur, US$ 147.000 por año.

Esto es lo que nos dicen para plantearnos que no se trata de una privatización, ya que dentro de treinta años Ancap podría recuperar la planta de aerocombustibles. Para nosotros, aunque no haya una cesión de los bienes del Estado, de los bienes de Ancap -en realidad, no sabemos si en el fondo es así- el significado político, el mensaje político, la señal política es de una privatización, porque se pasa a Derecho Privado y, como ya ha sucedido antes con otras asociaciones, no la recuperamos más. Recordemos lo que fueron Acodike, Riogás o Caba y una serie de asociaciones donde Ancap quedó con la construcción, con la planta y con el suministro del combustible, asumiendo los riesgos y la parte

más pesada del negocio mientras, por otro lado, perdía la distribución, dejando de ganar en la verticalidad del negocio.

Hacemos hincapié en este caso porque visualizamos -por eso estamos aquí- un negocio de US$ 3:000.000 donde Ancap, en toda su línea, está cediendo de una u otra manera la logística a los privados y dejando de ganar lo más importante, que es la colocación de combustible.

Es por todos sabido lo que sucede a nivel del mar, ya que gran parte del combustible que consume la UTE lo traemos por barco, la misma vía que se usa para el que vendemos al extranjero y el que distribuimos en el conjunto del país. Sucede que tenemos un solo barco, el "Ancap IX", que tiene muchos años, por lo que el resto del servicio lo prestan los privados. El año pasado entregamos 2:400.000 metros cúbicos de combustible, tuvimos 625 operaciones en el Puerto de La Teja y nuestro barco realizó 71 intervenciones. A la luz de lo que sucederá con el desarrollo de Ancap en todo el país y de lo que está ocurriendo con la posible prospección de hidrocarburos, no es menor que nos preguntemos: ¿hacia dónde va Ancap? Particularmente queremos saber hacia dónde va como empresa del Estado y como Ente -si hacia una empresa mixta- y qué parte de la gestión quedará en manos del Estado. Tenemos concretamente esa duda porque no sabemos si las obras proyectadas se realizarán bajo el sistema de participación público-privada, o de gestión privada.

Está de más decir que defendemos las inversiones, la visión de un país productivo y también el desarrollo de los trabajadores del Estado y las relaciones laborales adecuadas para ellos.

El argumento principal del Directorio es que nuestro ente puede quedar fuera del negocio, por lo menos es lo que nos ha dicho el Presidente de Ancap. Además, se argumenta que el concesionario Puertas del Sur tiene derecho por haber instalado la cañería y, como dijimos, esto lo contravienen los decretos y la ley de reactivación económica, que son claros en ese sentido.

Por último, acá no existe un problema de productividad. La planta de Ancap vende 6:000.000 de litros de combustible, mientras Petrobrás vende 3:000.000 y el grupo de Eurnekian no vende nada. Hemos observado que se le está dando de ganar a quien no vende combustible y se está aumentando el valor del canon que hoy se paga por movilizar el combustible. En concreto, hoy se paga un canon de US$ 0,03 por galón, que se triplicará a US$ 0,087, lo cual lleva a una proyección de cerca de US$ 8:000.000 para la venta estimada en el plan de negocios que tendrá la nueva empresa. Esto le acarrea problemas a Ancap, a Pluna, al Estado y a los servicios sanitarios. Pague o no pague Pluna y sea cual sea la relación comercial con ellos, Ancap igualmente debe pagar el canon a la sociedad, que es lo que la capitaliza. Luego las ganancias se reparten en partes iguales entre los tres.

Por otro lado, está Iberia que ingresa con Ancap a la sociedad, dentro de la cual hay libre competencia. Quiere decir que Iberia puede tener otras ofertas o, mejor dicho, Air Total, porque es por medio de esta -a través de una licitación- que nosotros tenemos a Iberia. Si Petrobrás le ofrece ventajas comparativas a Air Total, podemos perder a Iberia. También debemos tener presente lo que está pasando en Argentina. No es menor que la política que está llevando adelante el Gobierno argentino en cuanto a combustibles sea la de subsidiar. Si mañana YPF se afirma en el Estado y subsidia el combustible de aviación, también ponemos en riesgo a Iberia por ese lado. De ese modo, Ancap se quedaría con el Estado como cliente, pagando el canon y aportando una planta de US$ 3:000.000.

Antes de darle la palabra al señor Artigas González -si lo permite el señor Presidente- para que cierre estos conceptos, debo referirme a la situación de los trabajadores de la planta. Desde el 17 de febrero de 2005 vinieron de distintos puntos de del país, poniéndose al hombro la tarea de levantar esta planta. Empezamos con muy poca distribución y hoy tenemos el mercado, por cuanto la planta funciona las 24 horas del día sin que exista ningún problema de abastecimiento. Si los señores Senadores observan, nuestro sindicato es cuidadoso hasta cuando adopta medidas de lucha en las guardias gremiales y en una serie de cuestiones que toman en cuenta al Aeropuerto de Carrasco. Estos trabajadores se van a ver directamente perjudicados, primero porque cuando uno entrega su vida al trabajo, también lo hace a la empresa y no aceptamos que se les plantee ahora que su tarea pasa a regirse por el Derecho Privado. Tampoco aceptamos que tengan que ser distribuidos en Ancap y deban empezar de nuevo sus carreras funcionales; que tengan que perder dinero porque se tienen

que mudar, ya que armaron su vida y su familia en torno a la planta de Carrasco. Parece contradictorio que terminemos hablando de los trabajadores, pero no lo es, porque históricamente nosotros hemos defendido a Ancap: lo hicimos en el plebiscito de 2003, así como también defendimos la democracia y las expresiones democráticas. Por lo tanto, creemos que esto también es una cachetada que nos dieron en el año 2004 porque el plebiscito lo habíamos resuelto en 2003.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Agradezco a los señores Senadores por recibirnos con este espíritu democrático. Para los trabajadores es muy importante poder ser escuchados en la caja de resonancia que es nuestro Parlamento.

Básicamente, el compañero que me precedió en el uso de la palabra ha dicho todo sobre nuestro planteo y la realidad que tenemos en la planta Carrasco. Tenemos cuatro argumentos fundamentales en este tema.

En primer lugar, quiero decir que esta asociación era innecesaria por la situación que Ancap tiene allí. En segundo término, es inconveniente porque hace que el sello Ancap -era un argumento que se manejaba- desaparezca del mercado ya que pasa a ser la nueva sociedad Talobrás. En tercer lugar, es perjudicial, porque Ancap hace una fuerte inversión allí. En este sentido, voy a poner un ejemplo, tal como lo hago en el sindicato. Es como si una persona comprara una bicicleta, se la diera al vecino y le dijera que la usara durante treinta años, le pague un canon y se la devuelva después de ese período. A veces el argumento es grosero, pero ayuda a visualizar las imágenes de la realidad. Entonces, si es perjudicial para Ancap también lo es para el país y para cada uno de los habitantes de este territorio que son sus dueños. A veces los que estamos adentro creemos que somos sus dueños y olvidamos que el vecino que va con un carrito por la calle -porque fue lo que le tocó en la vida- también es propietario de esa empresa pública. Entonces, a nuestro entender, los errores de llevar adelante este negocio son políticos. La inversión de la nueva planta debería seguir siendo exclusivamente por cuenta de Ancap para poder seguir compitiendo. Como bien dijo uno de mis compañeros, la cañería cubre la mitad del aeropuerto y toda la parte vieja, que son las llamadas zonas "remotas" en la parte de carga, se va a seguir haciendo con camiones hasta que se construya una nueva pista y se coloque el sistema de hidrantes. Quiere decir que casi el 60% del tráfico del aeropuerto va a seguir cargándose por camiones y no por el sistema de hidrantes.

El cuarto punto que quería señalar, que nos molesta mucho -hay señores Legisladores que nos dieron una mano importantísima en este tema y pelearon el 7 de diciembre histórico en defensa de Ancap- es que esta actitud implica un desconocimiento del plebiscito. En los últimos años está muy de moda decir que los plebiscitos se respetan; nosotros creemos que siempre se deben respetar y en este caso no se está ni cumpliendo ni respetando el plebiscito de 2003. Por lo tanto, esta asociación merece nuestro total rechazo. Estamos tratando de ser cautos, cuidadosos, de dar difusión política al tema, venir al Parlamento, para que la gente conozca de qué estamos hablando. Hay trabajadores de Ancap que cuando hablamos de la planta Carrasco y del Aeropuerto nos dicen que conocen a Fulano de Tal que es de Paysandú o de Treinta y Tres. Esto es así porque, para conformar la plantilla de trabajadores del Aeropuerto, trajimos funcionarios de todas las plantas, principalmente, del interior del país, que vinieron voluntariamente a trabajar en el Aeropuerto y se instalaron en la zona porque venían de muy lejos. Se pusieron la camiseta como la mayoría de los "ancapianos", porque somos muy "camiseteros", defendemos mucho a la empresa y vamos a seguir así. Por lo tanto, lisa y llanamente, estamos en contra de esta asociación. Agotadas todas las instancias de difusión haremos otro tipo de movilizaciones, aunque pretendemos que el poder político opere para que esta sociedad no se lleve adelante.

Quiero aclarar una cuestión que he planteado en todos lados y no me voy a callar. El grupo Eurnekian es el concesionario del aeropuerto. Ahora bien, cuando se dieron las bases, estas no tenían nombre ni apellido; se hizo y el Parlamento legisló al respecto. Ganó la licitación este grupo que tenía que poner las cañerías, pero hoy quiere "garronear" cobrando un canon, cuando está obligado por ley. Diría -sin haber consultado con los compañeros- que si hubieran hecho otro planteo de sociedad, empresa con empresa, podría ser considerable, pero no agregar al tercero, al concesionario del aeropuerto. Podríamos señalar muchas cosas que nos cuidamos de decir. Lo que hace la concesionaria, repito, es un "garroneo" y, lamentablemente, se está cediendo. Entonces, siendo cuidadosos y respetuosos apelamos al Parlamento para ver si encontramos una forma de salida, porque, reiteramos, esta asociación es innecesaria, inconveniente y perjudicial para Ancap. Además,

desconoce el plebiscito del año 2003 que fue muy contundente al plantear que Ancap debía ser estatal y pública. Esto no está vinculado con la ley de participación público privada. Empezó en el año 2006 y, según nos han informado, no es el mismo proyecto que había originalmente, se trata de una iniciativa que fue madurando y las gerencias respectivas le dieron un crecimiento muy grande. Nos llenamos de orgullo diciendo que Ancap debe expandirse y todos ponemos el lomo para que así sea. Sin embargo, esto que está pasando con el aeropuerto es lo que no queremos que suceda.

Aclaramos que con el Directorio de Ancap tenemos una excelente relación. Durante el período anterior y en este, el relacionamiento fue muy bueno, simplemente nosotros hacemos lo que debemos como trabajadores y el Directorio hace lo que tiene que hacer como tal. En eso estamos y sin bien la palabra no es "enfrentados", sí tenemos visiones diferentes. Por lo tanto, estamos discutiendo y entendemos que no se cumplió exactamente con el acta de acuerdo que firmamos en el mes de diciembre con la participación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, donde se creó un ámbito para discutir el tema específico del aeropuerto. En esa oportunidad tuvimos una sola reunión y después surgió esta resolución. Nos avisaron previamente, pero una hora antes, nos dijeron: "Vamos a firmar hoy esta cuestión" y la respuesta de los trabajadores fue hacer un paro al día siguiente -porque en ese momento no teníamos tiempo para realizar una movilización- ocupar las oficinas centrales que están en el tercer piso y plantearle al Directorio -todo, porque no es uno solo- nuestra situación. En definitiva, ellos tienen su visión, pero a veces nos quedan dudas de que realmente estén convencidos de lo que están haciendo, porque a las personas las conocemos con el tiempo y sabemos cuándo alguien está convencido de lo que está haciendo. A varios los conozco desde hace muchísimos años, prácticamente de toda la vida y me doy cuenta, cuando hablan, de que no están convencidos a ciencia a cierta de este emprendimiento. No entendemos por qué se llegó a esto cuando hay otras salidas en las que Ancap debería participar. Lo que sucede, en estos casos, es que se instala la duda; lo que lleva muchos años construir, en un segundo lo podemos destruir y después que se instala la duda y la desconfianza se genera para todo y desata otros demonios que no deberían ser considerados, por eso apelamos al Parlamento y al poder político.

SEÑOR BORDABERRY.- Antes que nada, quiero agradecer la visita y la información brindada. No estaba enterado de lo manifestado, pero me comprometo a estudiar el tema en profundidad.

Me tocó trabajar cuando se hizo la concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco y, a solicitud del Ministerio de Turismo y Deporte que yo integraba en ese entonces, se dejó fuera a los servicios de tierra por entender que era bueno que fueran prestados en régimen de libre competencia por actores públicos o privados. Eso hizo bajar los precios de los servicios de tierra que prestaba el concesionario Candysur. La posibilidad de que existiera competencia hizo bajar los precios en un 50% y ese ejemplo se puso para todos los servicios de tierra.

Aunque no estaba de acuerdo con la propuesta plebiscitaria del año 2003, se cumplió lo que resolvió el pueblo; no se podía hacer otra cosa que obedecer lo resuelto. Cuando el pueblo decide en un plebiscito, siempre se debe obedecer. Creemos que, en este caso, si se fuera en contra del espíritu del plebiscito se estaría actuando de forma equivocada.

De todas maneras, me parece que hay un elemento al que ustedes hicieron referencia y que quizás no interpreté bien. Parecería que esta sociedad público privada que se quiere crear, integrada por Ancap, Puertas del Sur, las empresas del concesionario y alguna otra, fuera a tener la exclusividad del servicio de combustibles. Un monopolio de ese tipo hay que establecerlo por ley si se le piensa dar fuerza legal. No sé si existe esa norma -creo que no- pero recuerdo que cuando se otorgó la concesión se hizo especial hincapié en liberar los servicios de tierra. Otra cosa que se puede hacer es establecer un monopolio de hecho y, en ese caso, existen normas de defensa de la competencia. Si en este momento se estuviera abusando de una posición dominante o afectando la competencia, uno podría presentarse ante el Ministerio de Economía y Finanzas y hacer la denuncia correspondiente. No sé si eso se ha evaluado.

SEÑOR BELLO.- Se trata de un monopolio de distribución y se le da a Talobrás la potestad exclusiva de distribuir combustible por cañería o por camión en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. La venta

de combustible es realizada por cada una de las empresas por separado, como Petrobrás, Ancap y, eventualmente en el futuro, Puertas del Sur.

Nosotros tenemos la misma duda con relación a la Comisión del Ministerio de Economía y Finanzas que se dedica a estudiar el tema de la libre competencia. Se había invitado a participar en esta sociedad a ESSO, que luego declinó. Además, en su momento, en el mercado estuvo Shell, que ahora ya no está. Si mañana aparecen otros suministradores de combustible, deberían pagarle a esta sociedad un canon porque la distribución va a ser en régimen monopólico dentro del aeropuerto.

SEÑOR BORDABERRY.- Cuando el señor Bello dice "se le da", me pregunto quién se lo da. Hago la consulta porque entiendo que quien se lo da debe tener facultades legales para otorgar ese monopolio.

SEÑOR BELLO.- El Memorándum de Entendimiento establece que Puertas del Sur S.A. otorga a Golden Sails el cien por ciento de las acciones de una empresa Golden Sails Corporation, que está radicada en el extranjero, para la distribución del combustible en el aeropuerto. Con esas acciones Golden Sails constituye el capital accionario de Talobrás S.A.

Desde nuestro punto de vista, Puertas del Sur S.A. -el Grupo Eurnekian- se arroga el derecho de decir que, por tener el caño y ser el concesionario del aeropuerto, es quien decide la asociación y plantea sus condiciones. Además, Ancap tiene que construirle la planta e integrarse a esa sociedad.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios del Senado agradece su presencia. Estudiaremos el tema y quedamos a las órdenes.

SEÑOR BELLO.- Muchas gracias.

(Se retiran de Sala los representantes de la Federación de Ancap.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el asunto que figura en cuarto término del Orden del Día: "Carpeta Nº 672/2011. Acceso universal a la información por medio de Internet y redes públicas informáticas similares. Se reconoce su derecho. Proyecto de ley presentado por el señor Senador Pedro Bordaberry. (Distribuido Nº 1043/2011)".

Quiero aclarar que se convocó al señor Ministro de Industria, Energía y Minería para considerar este tema y concurrió a esos efectos. La Secretaría elaboró un breve informe que contiene los elementos centrales de la exposición a cargo del representante del Poder Ejecutivo y, entre otras cosas, expresa que, en última instancia, el proyecto de ley tiene aspectos muy positivos, pero debería ser incorporado a una ley de carácter más general. Según la información de que dispongo, se está elaborando una ley sobre medios de comunicación que seguramente incorporará muchos elementos.

En función de las expresiones vertidas por los representantes del Poder Ejecutivo, propongo a los integrantes de la Comisión que prorroguemos el tratamiento de este tema para más adelante.

SEÑORA DALMÁS.- Quizás esté equivocada, pero creo que no se trata de una ley de medios de comunicación, sino de telecomunicaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es posible, señora Senadora, pero por lo que he leído se refiere a medios de comunicación; es más, me consta que es así porque hace poco estuve en un seminario relativo a la materia.

SEÑOR BORDABERRY.- Quisiera referirme a este punto y al siguiente. Se trata de un proyecto de ley que no fue presentado por nuestro sector, sino por el de nuestro compañero de Bancada, el señor

Senador Amorín.

Obviamente, prorrogar el tratamiento de los proyectos de ley a la espera de otros, me parece que puede dar lugar a una postergación indefinida. Creo que prorrogarlo significaría que este no es el momento adecuado para tratarlo o que el proyecto en sí no es conveniente, por lo cual habría que tomar la resolución de rechazarlo, aunque personalmente aspiraría a que se aprobara.

Según lo manifestado por el Director Nacional de Telecomunicaciones el día que concurrió a la Comisión junto con el señor Ministro, está de acuerdo con algunos aspectos pero no con otros. Directamente dijo que no era partidario de una ley de neutralidad absoluta en la red y que entendía que las empresas que brindan esos servicios -como Dedicado, Claro, Movistar y la propia Antel- deberían tener algunas prerrogativas especiales e, incluso, poder discriminar todo lo que tenga que ver con los servicios de Internet, pero eso va en contra del espíritu de libertad establecido en el proyecto de ley.

Respeto las opiniones de los señores Senadores y del señor Ministro y, obviamente, soy consciente de la situación -de hecho, legítima- de que estamos en minoría, pero con respecto a este proyecto de ley y al de portabilidad numérica, sería partidario de tomar la decisión de considerarlos o archivarlos en función de que nos parezca que podemos avanzar o no. Creo que no es conveniente ir postergando su tratamiento porque, al igual que en otras Comisiones, podría suceder que tengamos que desarchivar proyectos viejos una y otra vez. Si el proyecto de ley del Poder Ejecutivo llega a la Comisión, podremos aportar los elementos contenidos en este de neutralidad y trataremos de incluirlos en el otro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a leer algunas afirmaciones efectuadas por el señor Ministro que creo que pueden aportar alguna idea. En su comparecencia manifestó: “En ese sentido, nuestra intención es recoger estos insumos y dirigirnos hacia una ley armónica y amplia que contemple todos los elementos que el sistema contiene”. Además, agregó que están previendo el envío de un proyecto de ley para el mes de julio. En consecuencia, pienso que si la iniciativa llega en el mes de julio, no estaríamos postergando el tratamiento del tema por años ni archivándolo.

Por lo tanto, si los señores Senadores están de acuerdo, se va a votar si se posterga la consideración de este proyecto de ley.

(Se vota:)

-5 en 6. **Afirmativa.**

Con respecto a la consideración del proyecto de ley relativo al Sistema de Portabilidad Numérica surge, a nuestro juicio, la necesidad de su postergación. He realizado una nueva lectura de la versión taquigráfica en ocasión de concurrir el señor Ministro Kreimerman a esta Comisión. Concretamente dijo: “El proyecto de portabilidad nos parece muy interesante, y eso lo dije desde el principio. Lo que decimos es que hay que hacer esos tres estudios. ¿Existe demanda; la población lo necesita? ¿La población entiende que es conveniente? Entonces, hagámoslo.” En esa misma versión taquigráfica están las palabras del señor Senador Amorín aceptando la necesidad de estos estudios, que leo textualmente: “Si no entendí mal, en cuanto a la portabilidad el señor Ministro ha dicho que hay que hacer algunos estudios. En principio, la idea me parece buena así que, ¡avancemos en el tema!”

En consecuencia, la Mesa propone la postergación de este proyecto de ley.

Se va a votar.

(Se vota:)

-5 en 6. **Afirmativa.**

SEÑOR ABREU.- A modo de fundamento de voto, quiero decir que no he votado la propuesta porque creo que el mes de julio es una tentativa de fecha porque, en realidad, al señor Ministro se le preguntó cuándo iba a tener una definición al respecto. Nosotros tenemos una convicción política sobre este tema, que se la hicimos saber al señor Ministro. Si realmente hubiera urgencia y una convicción muy clara sobre el mismo, el proyecto de ley ya se habría aprobado sin ninguna clase de problemas. Mientras tanto, existen otras estrategias de carácter empresarial que, lógicamente, van en contra de lo que pensamos y que es la filosofía de la competencia. Preferiría, entonces, que se siguiera discutiendo, pero la resolución ha sido tomada más allá de que el señor Senador Bordaberry pueda pensar, legítimamente, que estamos perdiendo el tiempo. Personalmente, creo que profundizar sobre este tema vale la pena.

Por las razones expuestas es que mi voto ha sido negativo. Quiero que quede constancia que me gustaría seguir trabajando sobre estos temas aunque permanezcamos a la espera de que venga el proyecto de ley, y en el mes de julio lo haremos recordar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el sexto punto del Orden del Día relativo al proyecto de ley sobre el Registro Nacional de Industrializadores y Comercializadores de Metales.

En función de la presentación realizada por la empresa Werba S.A., la Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios, a iniciativa del Senador Martínez, solicitó una respuesta por escrito a UTE, Antel y a la Dirección Nacional de Industrias del Ministerio de Industria, Energía y Minería. No se ha recibido ninguna respuesta y a mí me están presionando -dicho esto en el buen sentido de la palabra- en cuanto a la aprobación de este proyecto de ley porque se siguen produciendo robos de estos metales.

En virtud de la fecha en que nos encontramos, la Mesa propone -si los señores Senadores están de acuerdo- postergar la consideración de este proyecto de ley para el próximo mes, convocando para ello al Director Nacional de Industrias a efectos de acelerar el tratamiento de este tema.

(Apoyados.)

La Mesa agregó al Orden del Día la consideración de la propuesta del señor Senador Abreu de convocar al señor Ministro de Industria, Energía y Minería, a efectos de informarnos sobre la política automotriz y la utilización de plantas de tratamiento de residuos sólidos. La Mesa sugiere -si los señores Senadores no tienen inconveniente- que luego de considerar el proyecto de ley sobre el Registro Nacional de Industrializadores y Comercializadores de Metales, se realice la referida convocatoria.

(Apoyados.)

SEÑOR BORDABERRY.- Ya que vamos a invitar al señor Ministro -lo que no es conveniente hacer muy seguido- creo que sería bueno pedirle que también nos informe acerca de lo que ha sucedido con la aplicación del decreto que nos anunció en su visita del mes de noviembre del año pasado, relacionado con la subasta de espectros en la banda de 900 MHz que, como ustedes recordarán, ocupaba ilícitamente Antel y sobre lo cual el Tribunal de lo Contencioso Administrativo revocó una resolución y mandó a hacer la subasta. En aquel momento el señor Ministro nos dijo que el procedimiento iba a estar pronto para el 1º de diciembre de 2011, aunque según la información de la que dispongo, eso no se ha hecho. Sería bueno, a mi juicio, que el Ministro nos informara cómo se ha actuado y si no fue así, por qué no se hizo.

SEÑOR ABREU.- Ya que nos va a visitar el Señor Ministro me gustaría saber cuándo vence el plazo del año que establecimos para la prohibición de la importación de automotores usados.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo con lo que me informa Secretaría vence alrededor del 16 de agosto porque en esa fecha se aprobó en el Senado y fue enviada al Poder Ejecutivo.

SEÑOR ABREU.- Entonces, estamos bien de tiempo. Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos a tratar, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 17 y 12 minutos.)